



**DRIVEN
BY DATA**

**DRIVEN
BY PASSION**

Rapport annuel 2023

Viapass

DRIVEN
BY DATA

DRIVEN BY PASSION

La passion est au coeur de notre efficacité

L'année 2023 marque la huitième année calendaire au cours de laquelle Viapass a opéré sur le marché belge. De très nombreux développements ont eu lieu depuis le lancement du prélèvement kilométrique, que ce soit au niveau sociétal, européen ou en termes de technologie routière. En Belgique, la réglementation a été adaptée à plusieurs reprises afin de s'aligner sur l'évolution technologique des poids lourds, essentiellement en matière d'émissions et de consommation énergétiques. A l'échelon européen, une nouvelle Directive pour le transport des marchandises et pour les services routiers EETS (European Electronic Toll Services) a vu le jour. Elle a aussi exigé d'apporter des modifications aux législations nationales et régionales.

Conséquence : l'agenda de notre équipe Viapass a été copieusement garni en 2023 en vue d'implémenter concrètement tous ces aspects.

Au quartier général de Bruxelles, le socle d'activités de Viapass est assuré par une petite équipe de collaborateurs spécialisés. Ils suivent les évolutions, épaulent les prestataires de services, interviennent pour coordonner l'application de la réglementation, contrôlent les données entrantes et informent les utilisateurs, en Belgique et en Europe. Tous, dans le cadre de leurs fonctions, sont des spécialistes motivés qui se distinguent par une caractéristique commune : la passion qui les anime.





TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|----|
| Avant-propos | 6 |
| Agenda | 8 |
| Les chiffres | 12 |
| 01 | |
| Business Intelligence et géomatique | 16 |
| 02 | |
| Préparation stratégique et affaires juridiques | 22 |
| 03 | |
| Contrôle et sanctions | 26 |
| 04 | |
| Les prestataires de services EETS | 30 |
| 05 | |
| Le prestataire principal et les nouvelles procédures | 36 |
| 06 | |
| Un nouvel élan pour la communication | 40 |
| 07 | |
| Statistiques | 44 |
| 08 | |
| Des processus organisationnels internes matures | 52 |
| 09 | |
| Suivi financier | 56 |



L'administrateur général **Johan Schoups** est à la tête de Viapass depuis le premier jour. Il a contribué à donner corps au parcours réussi de l'organisation. Johan est non seulement aux commandes du prélèvement kilométrique en Belgique mais il définit également le cap de son propre voilier. Il lui arrive ainsi de traverser la Manche, destination Londres. Son prochain voyage l'emmènera le long de la côte normande jusqu'au nord de la Bretagne. Johan ne se contente pas d'être un navigateur. Il est également plongeur diplômé. Que ce soit en surface ou sous la ligne de flottaison, rien ne lui échappe.



AVANT-PROPOS

Henry Ford a un jour déclaré : « *Que vous pensiez être capable ou non d'accomplir une tâche, dans les deux cas, vous avez raison.* » C'est cet état d'esprit qui habitait Viapass, voici dix ans, lorsqu'elle s'est lancée dans l'élaboration et le déploiement du prélèvement kilométrique. Nous avions toutefois **un** objectif précis en tête : nous voulions réussir là où d'autres avaient échoué. Nous voulions faire mieux et de manière plus moderne que ceux qui, à l'époque, étaient présents sur le marché. Ce leitmotiv à l'esprit, nous avons lancé Viapass à l'échelle nationale. Ce n'était en rien un exercice sans enjeux. Les employés de l'époque – tout comme ceux d'aujourd'hui – ont fait et continuent de faire preuve d'un investissement total. Cet enthousiasme, cette passion, furent et demeurent le ciment de notre organisation. Disons notre ADN.

En 2023 nous avons dénombré en moyenne 150.000 OBU (lisez : des poids lourds actifs) venant de toute l'Europe et sillonnant quotidiennement la Belgique. Le compteur a affiché environ 5,2 milliards de kilomètres parcourus sur nos routes à péage en 2023. Viapass comptait sept prestataires de services, dont six revêtaient une identité internationale. Chaque année, ils perçoivent les péages que nos autorités régionales utilisent pour améliorer de toutes les manières possibles la mobilité dans nos régions. Rétrospectivement, nous pouvons affirmer, à juste titre, que nous avons accompli un très beau parcours.

Mais nous ne nous reposons pas sur nos lauriers. D'ici quatre ans, nous devons disposer d'un digne successeur au contrat DBFMO actuellement en vigueur. En effet, la période contractuelle initiale

prendra fin le 31 mars 2028 et on ne saurait imaginer que l'histoire se termine soudainement. Maintenant que tous les systèmes des sous-traitants et moyens de contrôle sont au point, il est temps de hisser notre propre organisation au niveau de la norme internationale ITIL4. Ces derniers mois, l'ensemble des processus internes ont été examinés en détail pour déterminer les opportunités de normalisation et faire en sorte qu'ils interagissent de manière transparente les uns avec les autres. Cela permettra à l'équipe d'opérer de manière optimale et de gérer tous les acteurs des organisations-satellites impliquées. Nous n'avons d'ailleurs pas dû procéder à beaucoup d'ajustements : ce fut essentiellement une question de formalisation et de consignation des processus afin de les corrélés à des métriques concrètes (ce qu'on appelle du *service delivery management*). Tout peut toujours être amélioré, ne serait-ce que pour mieux huiler l'un ou l'autre rouage ou donner plus de poids à un ancrage.

Un point n'a nécessité aucune amélioration. En l'occurrence, l'enthousiasme avec lequel l'équipe remplit ses missions. Cet état d'esprit n'est formalisé nulle part sous la forme d'une quelconque norme exemplaire, pas plus qu'il n'est coulé dans un carcan. Et il en sera encore ainsi demain !



Johan Schoups
Administrateur général de Viapass

AGENDA

JANVIER

Comme le prévoit le décret relatif au prélèvement kilométrique, la Wallonie a adapté ses tarifs à l'indice des prix à la consommation le 1er janvier 2023. La Flandre et Bruxelles adaptent traditionnellement leurs tarifs le 1er juillet.

Afin de pouvoir garantir le bon fonctionnement du prélèvement kilométrique, une première initiative du Plan de Continuité des Activités (PCA) avait été lancée. Ce plan, qui décrit des procédures à suivre en cas de scénarios d'urgence, a désormais été complètement finalisé.

En janvier, notre datacenter secondaire a été déménagé tandis que le pare-feu a eu droit à une sérieuse mise à niveau.

En 2022, le Conseil d'administration avait décidé d'accorder, en Belgique, le remboursement du prélèvement kilométrique aux transports humanitaires à destination de l'Ukraine et des pays avoisinants. Cette disposition était destinée à être réévaluée chaque année. Compte tenu du fait que le conflit se poursuit, les Délégations siégeant au Conseil d'administration ont décidé de prolonger d'un an ce passe-droit bénéficiant aux transports d'aide humanitaire. Pour bien commencer l'année 2023 et

souhaiter à l'ensemble du personnel et des parties prenantes de poursuivre dans la voie d'une coopération efficace au cours de l'année qui débutait, Viapass a organisé une réception dans le parc scientifique Technopolis de Malines. C'était la première fois, depuis la pandémie, que nous avons à nouveau la possibilité de nous retrouver et ainsi de remercier toutes les personnes concernées pour leur collaboration.

FÉVRIER

Viapass participe à la conférence annuelle de la Road Federation Belgium, une organisation qui intervient dans le débat public au sujet des infrastructures routières, de la mobilité et des transports. Johan Schoups, notre administrateur général, y fait une présentation sur le thème *"Comment la route peut-elle payer nos routes de demain."*

En interne, Viapass s'est lancé dans la rationalisation de la gestion des services qui sont de son ressort. L'opération vise à consolider la totalité des services internes et à les harmoniser autant que possible.

MARS

Viapass effectue une visite d'audit auprès des prestataires de services



opérant en France – Eurotoll, Axxes et Total Energies – afin de procéder au contrôle annuel de leur prestation de services et, le cas échéant, aux ajustements nécessaires.

A cette occasion, Eurotoll signale qu'il a l'intention de mettre un terme, à la fin de l'année calendaire, à ses activités de prestataire de services en Belgique.

Une délégation de la Collectivité Européenne d'Alsace rend visite à Viapass afin d'en apprendre davantage sur l'organisation d'un prélèvement kilométrique en vue de procéder à une implémentation sur son territoire.

AVRIL

Dans le courant du mois d'avril, Viapass publie traditionnellement un communiqué de presse annonçant les résultats de l'année écoulée. Pour la période du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023, le prélèvement kilométrique a rapporté un total de 838,41 millions aux trois Régions.

Le nombre de poids lourds actifs a légèrement diminué, passant de 41,1 à 40,28 millions de kilomètres. La flotte de poids lourds empruntant nos routes s'est mise au vert foncé : 96,8 % des poids lourds appartiennent désormais à la classe Euro 5 ou 6.

A Bruxelles, Viapass a procédé à une vaste opération de contrôle en collaboration avec la Région de Bruxelles-Capitale, la police et les services douaniers.

L'Entité Interrégionale a par ailleurs initié la planification et le développement d'un système de prélèvement kilométrique secondaire de telle sorte qu'à terme, les utilisateurs d'OBU défectueux puissent eux aussi circuler munis d'un ticket de route. Les propres techniciens de Viapass, en collaboration avec le prestataire national Satellic, sont chargés de commencer à développer le système.

A la fin du mois, Viapass procède également à un contrôle des comptes et du fonctionnement de Toll4Europe en Allemagne.

MAI

Viapass procède à son contrôle d'audit annuel auprès de Telepass en Italie.

L'autorité routière danoise rend visite à Viapass dans la perspective d'une implémentation dans son pays.

La concertation avec les Pays-Bas se poursuit au sujet de l'introduction d'un prélèvement kilométrique chez nos voisins du nord.



Viapass inaugure également une collaboration avec l'office belge de statistique Statbel en vue de la fourniture régulière de statistiques agrégées.

JUIN

Viapass participe à une réunion du groupe de Stockholm, le groupement européen des autorités publiques de prélèvement kilométrique.

Le Conseil d'administration approuve officiellement les plans de développement et de déploiement d'un système secondaire (ticket de route), avec 2025 comme date-butoir. Ce système permettra d'apporter une solution immédiate aux utilisateurs d'un OBU défectueux (il ne leur sera donc plus nécessaire d'aller immédiatement prendre livraison d'un OBU de rechange) et de procurer plus aisément un service aux utilisateurs temporaires. Ce système fera également office de phase de test pour une nouvelle version de péage qu'il s'agira de développer d'ici 2028.

JUILLET

La Flandre et Bruxelles adaptent leurs tarifs à l'indice des prix à la consommation. La Sofico, opérant

au nom de la Région wallonne, annonce une modification des tarifs en Wallonie pour les plus de 32 tonnes.

Au début des vacances d'été, Viapass rappelle une nouvelle fois, dans un communiqué de presse, les règles en vigueur en matière de prélèvement kilométrique pour les camping-cars/mobil-homes, les camions oldtimer et les transports de chevaux, dans la mesure où ces groupes d'utilisateurs représentent 90 % des questions pendant cette période de l'année.

AOÛT

Viapass tient une réunion avec le Conseil flamand de la mobilité (MORA, *Mobiliteitsraad van Vlaanderen*), conseil consultatif stratégique pour le domaine de compétences Mobilité et Travaux publics, à l'occasion de l'arrivée de Tim Buyse au poste de Secrétaire général, qui succède ainsi à Frank Van Thillo.

Ce même mois, à l'initiative de la Belgique et de l'Autriche, une concertation intervient entre la Belgique, l'Autriche, l'Allemagne, la Norvège et les Pays-Bas au sujet d'une possible optimisation et d'une collaboration dans le cadre du processus d'accréditation de prestataires EETS.



pass
SUIS
KILOMÉTRIQUE A

catégorie de véhicule M ?
(le transport de personnes)

OUI

Conditions de détermination de la catégorie de véhicule M (le transport de personnes) :

- Véhicule à moteur
- Intitulé pour le transport de personnes
- 2 sièges au minimum
- Intitulé avec un endroit pour l'occupant et une table amovible, une sangle, des cintres et un endroit pour déposer les bagages
- Plus de 2 places

Attention : si vous avez transformé votre véhicule afin de transporter les passagers, vous devez vous conformer à la réglementation de la catégorie M. Si vous avez transformé votre véhicule afin de transporter des personnes, vous devez vous conformer à la réglementation de la catégorie M.

pass soumis au pré-lèvement kilométrique, mais les camping-cars** de moins de 7 mètres de longueur et les permis de conduire des véhicules de moins de 3,5 tonnes ne sont pas soumis au pré-lèvement kilométrique.





LES CHIFFRES

LES CHIFFRES

INFRASTRUCTURES DE CONTRÔLE

39

PORTIQUES

22

POINTS DE CONTRÔLE
FLEXIBLES



55

FONCTIONNAIRES
POUR
3 RÉGIONS

38

VÉHICULES
ET MOTOS DE
CONTRÔLE



INVESTISSEMENTS DANS LES INFRASTRUCTURES VIAPASS

investissements
fonctionnement
Vlapass

54 %

40 %

6 %

participation
aux frais du
système

62,2 %

35,62 %

2,18 %



DONNÉES CLÉS

150.000 KM / **6.800 KM**
ROUTES / **ROUTES À PÉAGE**

> 120

POINTS DE SERVICE



146.200

OBU PAR JOUR OUVRABLE

OBU ENREGISTRÉS PAR PAYS



LA DISTANCE TERRE - PLUTON

5.632.704.000 KM



KM PAYANTS EN 2023 :

± 5.265.100.000

PAR SEMAINE
106 MILLIONS DE KM PAYANTS
17 MILLIONS D'EUROS

PAR JOUR OUVRABLE
19,4 MILLIONS DE KM PAYANTS
3,1 MILLIONS D'EUROS





01

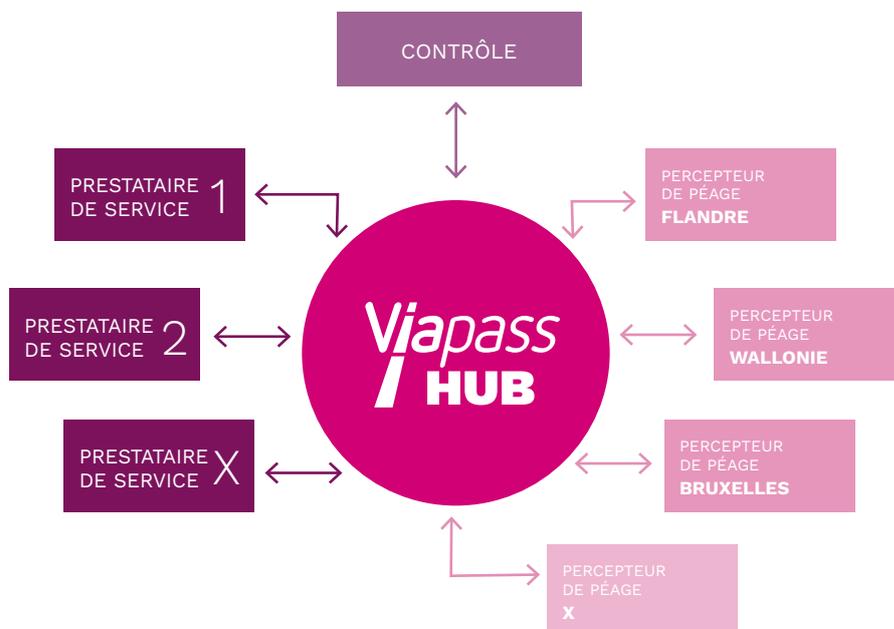
**BUSINESS
INTELLIGENCE
ET GÉOMATIQUE**

LE HUB

Les tâches de calcul et de mesures géographiques incombent à l'équipe BIG, acronyme de Business Intelligence & Geomatics. Notre équipe de géomaticiens et d'analystes de données assure le suivi de toutes les données que les prestataires de services relaient via le Hub Viapass à propos des trajets et péages de leurs clients. Ce faisant, Viapass peut avoir, quasi en temps réel, une vue d'ensemble de toutes les métriques des poids lourds assujettis au prélèvement kilométrique et prendre le pouls des activités de chacun des prestataires de services – de quoi, le cas échéant, pouvoir intervenir immédiatement.

Afin de pouvoir remplir sa mission, l'équipe a développé, ces dernières

années, ce que l'on appelle le Hub Viapass. Ce dernier fait office de pivot central où aboutissent les données de tous les prestataires de services. Jonathan Jones, responsable de l'équipe BIG, assure scrupuleusement le suivi quotidien de tous les résultats à l'aide de l'outil qu'il a contribué à développer. Notre organisation peut ainsi effectuer, pour ainsi dire en temps réel, le suivi des résultats et, surtout, repérer les endroits où se produisent incidents et dérapages. Viapass peut ainsi enclencher des actions immédiates et, si nécessaire, avertir le prestataire de services. Cela permet de minimiser les pertes de temps et d'éviter que les déraillements ne prennent de plus grandes proportions.



En tant que géomaticien, **Jonathan Jones**, de l'équipe BIG, est capable de calculer les coordonnées de n'importe quel point du globe. Une aptitude qui tombe à pic pour son hobby qui consiste à enfourcher son vélo dès que la météo le permet. Pendant ses vacances, il trace des parcours dans les Alpes et les Pyrénées qui ont fait la grandeur de coureurs tels que Coppi ou Anquetil. Il personnifie ainsi à sa manière le sens de l'orientation et la persévérance qui caractérisent les employés de Viapass.



Grâce au Hub, Viapass trouve rapidement où se produisent des problèmes ou des déraillements.

ORDRE

Amélie Frère, entrée chez Viapass en janvier 2023, a rationalisé tous les outils qui étaient déjà disponibles et a par ailleurs connecté tous les contrôles automatiques à une console de surveillance. Certes, tous ces outils avaient été développés l'année précédente mais ils péchaient par manque de cohérence générale. Désormais, l'équipe BIG de Viapass reçoit dans les 24 heures une alerte en cas de dérapage d'un processus de signalement et peut immédiatement générer un ticket de service afin de résoudre le problème.



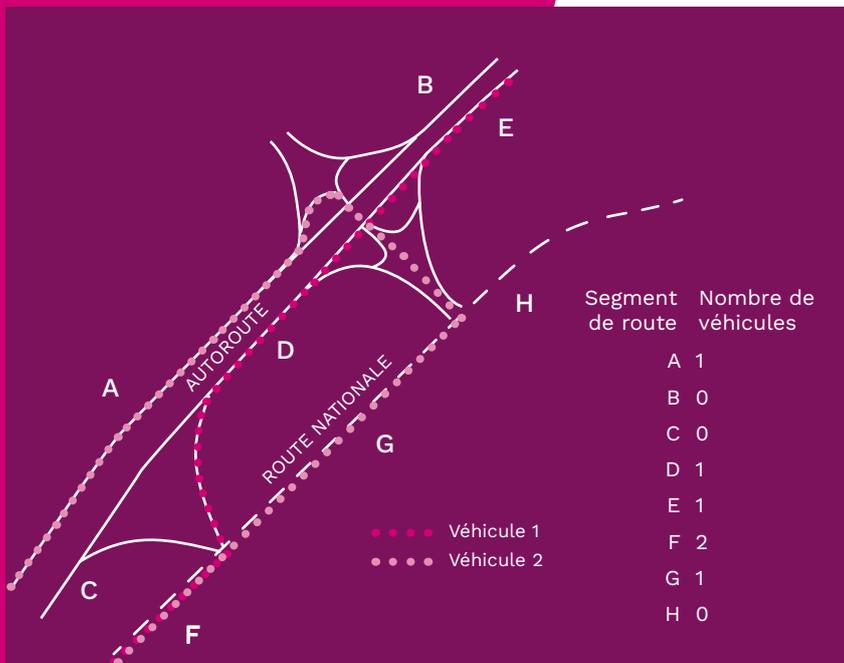
Le sport coule également dans les veines d'**Amélie Frère**. Amélie est la mathématicienne et la "new kid on the block" de l'équipe BIG. Chaque semaine, cette Montoise délaisse chiffres et données pour jouer au basket. Elle n'atteint certes pas encore le niveau des Belgian Cats mais n'en évolue pas moins en première provinciale. Une activité qui la détend et la maintient en forme.



VISION

Parallèlement, Arnaud Adam a effectué des analyses sur le réseau routier sans péage. Ces analyses ont servi de base à la décision de la Région flamande d'étendre le réseau de routes à péage en Flandre. Le gouvernement flamand a défini les 686 kilomètres de routes qui ne relèveraient plus du tarif zéro à partir du 1er janvier 2024.

A la demande du Bureau fédéral du Plan, le département BIG s'est par ailleurs livré à des calculs afin d'en déduire des statistiques portant sur les kilomètres parcourus tant par transport de marchandises que par type de véhicules. Les données ainsi récoltées ont contribué à dresser l'état des lieux de la vitalité de notre économie.



Estimation du trafic par segment de route



Arnaud Adam est, lui aussi, géomaticien au sein de l'équipe BIG et le sport est également son "truc". Il se livre, deux fois par semaine, à une partie relaxante de padel avec des amis. Il est aussi un adepte de la culture. Arnaud fait en effet partie d'une troupe de théâtre qui, chaque année, attire un public nombreux à une comédie produite dans le Brabant wallon. Arnaud ne se contente pas de jouer. Il écrit également des pièces et s'occupe de la régie de la compagnie. *A jack of all Trades*, en quelque sorte.





02

PRÉPARATION STRATÉGIQUE ET AFFAIRES JURIDIQUES

ZÉRO EMISSION

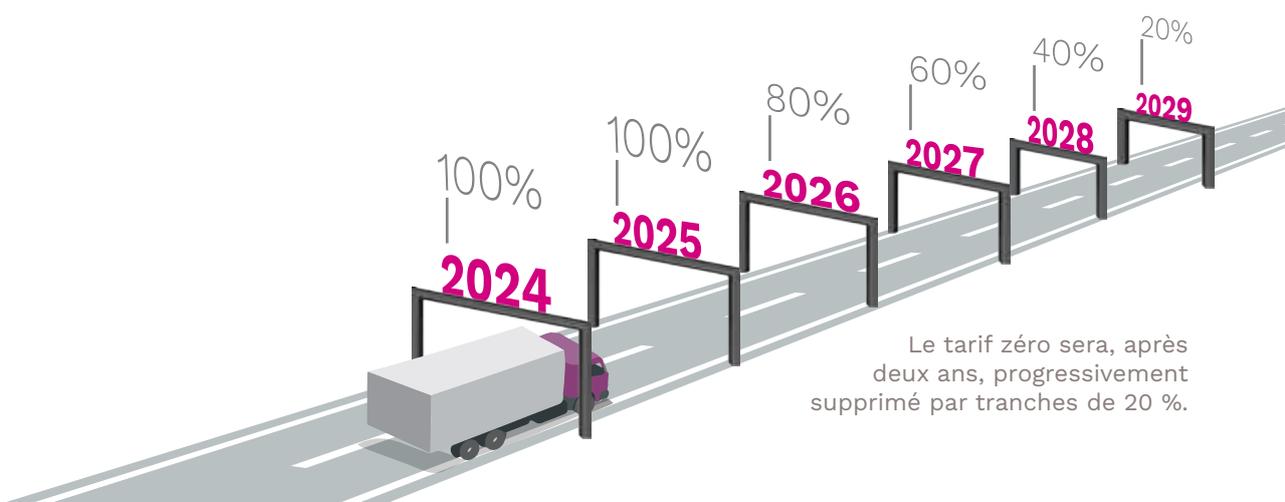
Le travail de l'équipe BIG a également eu des répercussions du côté de Daphne De Keukelaere, responsable de la Cellule stratégique. Elle a par exemple traduit les données générées par ses collègues géomatiques en enseignements exploitables dont les différentes Autorités politiques régionales (et leurs administrations respectives) pouvaient débattre pour prendre des décisions.

Daphne supervise également le groupe de travail juridique entre les différentes Régions, grâce auquel les travaux préparatoires ont pu être alimentés afin de donner corps à la décision du Gouvernement flamand concernant les véhicules zéro émission. L'intention de la Flandre et de la région Bruxelles-Capitale est de continuer à favoriser le verdissement de la flotte de poids lourds en octroyant sur son territoire un tarif préférentiel aux poids lourds qui ne produisent aucune émission. Cette mesure a été intégrée au Décret de programme et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024. Un tarif zéro sera appliqué pendant deux ans. Il sera ensuite progressivement supprimé (20 %).



Véhicule zéro
émission
TARIF ZÉRO

**RÉDUCTION
PROGRESSIVE
DU TARIF ZÉRO**



Le tarif zéro sera, après deux ans, progressivement supprimé par tranches de 20 %.



Pendant son temps libre, **Daphne De Keukelaere** se mue en passionnée de quizz. De concert avec des amis, elle affronte d'autres équipes en Flandre et à Bruxelles.

Daphne se sent suffisamment à l'aise pour créer elle-même un quiz. Elle le fait aussi bien sans ou avec l'aide de Google Maps (quand cela s'avère nécessaire) ou en faisant appel à l'IA.

« C'est un chouette hobby qui se caractérise surtout par une bonne dose de convivialité, ce qui est très important à mes yeux », déclare-t-elle.



DPIA

L'année dernière, l'une des tâches majeures a consisté dans la mise en oeuvre de la Data Privacy Impact Analysis (DPIA) du système de prélèvement kilométrique. Ce genre d'analyse consiste à identifier tous les risques liés aux données personnelles et à déterminer, lister et implémenter les mesures techniques et organisationnelles nécessaires à la protection des données (personnelles) afin de réduire autant que possible les risques de violations des données relatives à la vie privée et, le cas

échéant, les éliminer totalement. La DPIA a été soumise à l'Autorité de Protection des Données pour avis. La DPIA du système de prélèvement kilométrique est la résultante d'une collaboration intensive entre Viapass et les Régions et est une obligation légale en vertu du Règlement Général sur la Protection des Données, mieux connu sous son acronyme RGPD (ou GDPR, en anglais).

DPIA assure la protection des données personnelles.





03

CONTRÔLE ET SANCTIONS

EFFICACITÉ

En matière de sanctions, Viapass coordonne les activités de contrôle routier des trois Régions, que ce soit avec les équipes de terrain ou à l'aide de caméras mobiles. Le mot-clé en 2023 fut "efficacité". Le travail s'est effectué de la manière la plus coordonnée possible, que ce soit pour la préparation des actions ou lors des contrôles proprement dits. La transversalité s'installe de plus en plus. Cela signifie que lorsqu'un poids lourd est arrêté en vue d'un contrôle, les agents vérifient systématiquement tous les processus et ne se focalisent plus sur un seul aspect. Autrement dit, outre le contrôle du prélèvement kilométrique, il sera par exemple également procédé au contrôle du poids réglementaire, du tachygraphe et des temps de conduite et de repos. Cela signifie que les chauffeurs seront immobilisés moins souvent. L'efficacité des contrôles s'accroît, de même que leur régularité, leur impact et leur pertinence.

L'historique des paiements du poids lourd est également consulté lors du contrôle. Cela concerne non seulement le paiement de la dernière amende mais aussi l'historique complet de toutes les infractions et des éventuelles amendes impayées. Ceci permet au centre de contrôle d'économiser énormément en durée de vérification, un temps qui peut être utilisé plus à propos pour le suivi d'autres missions indispensables.



Les contrôles transversaux augmentent l'efficacité.

Denis Maekelbergh, bio-ingénieur, affectionne une vie aventureuse. Après ses études, il a pendant un certain temps géré une plantation en Afrique. Aujourd'hui, il mène une vie plus tranquille aux côtés de son épouse et de ses trois enfants. Mais le virus ne l'a pas quitté, lui qui habite à un jet de pierre de Pairi Daiza et qui élève deux alpagas. Il lui arrive de partir avec toute sa famille vers des pays auxquels on ne pense pas forcément, « histoire de montrer aux enfants ce qui se passe de l'autre côté de la planète ».



Cela a permis, l'année dernière, d'effectuer des contrôles plus nombreux et plus ciblés des dépassements de poids maximal autorisé pour les poids lourds. Il s'agit là non seulement d'une violation de l'un des paramètres du prélèvement kilométrique mais cela a également un effet néfaste en termes de stabilité et de sécurité du véhicule, sans parler des dégâts causés au revêtement routier. En 2023, ces contrôles ont permis de rédiger de 700 à 1.000 amendes par mois pour cause de circulation avec un taux de charge trop élevé. Les amendes ne sont pas toujours une mesure populaire mais elles poussent néanmoins les éventuels fraudeurs à se demander si le jeu en vaut la chandelle et elles contribuent à la crédibilité du système.





04

**LES
PRESTATAIRES
DE SERVICE EETS**

EETS EN BELGIQUE

Quand le contrôle des utilisateurs se fait plus ciblé, l'organisation de coordination se doit de mettre de l'ordre dans ses propres activités. Olivier Dautrebande est responsable des prestataires de services EETS qui opèrent en Belgique. Cela signifie qu'il doit avoir accredité, en collaboration avec l'équipe de testeurs et de techniciens, les six prestataires de services étrangers afin qu'ils puissent opérer dans notre pays. Il lui faut également assurer leur suivi et leur contrôle. En 2023, pour la première fois, un prestataire de services a dû être accompagné à l'occasion de l'arrêt de ses activités en Belgique, arrêt qui faisait suite à une acquisition. La consolidation s'est déroulée sans encombre tant sur le plan pratique et financier que d'un point de vue juridique.

A l'échelle du territoire belge, nous avons pu constater en 2023 une augmentation de la part de marché totale des prestataires de services EETS. Aujourd'hui, cette croissance semble se stabiliser et ne devrait plus connaître de changement significatif jusqu'à ce qu'une modification majeure intervienne, comme par exemple l'ajout d'un territoire EETS chez nos voisins. Pour 2024, Viapass s'attend essentiellement à des développements du côté des OBU qui seront lancés sur le marché. Cette année, Axxes inaugurerait un nouveau boîtier et prépare un nouvel équipement embarqué couplé au tachygraphe intelligent tandis que Tolltickets travaille à la nouvelle évolution de ses OBU.





Olivier Dautrebande a suivi une formation d'ingénieur motoriste. Il avait déjà ce microbe dans le sang lorsqu'encore adolescent, il bidouillait des mobylettes. Ce fut le tour, plus tard, d'un combi VW et de quelques autres coléoptères automobiles basés sur les mêmes techniques "coccinelle". Lorsqu'un jour une ancienne Porsche 911 vint à passer, il n'a pas pu résister. Olivier ne s'adonne pas à la collection de modèles anciens pas plus qu'à des rallyes d'ancêtres mais il continue par contre de suivre fidèlement les traces de Ferdinand Porsche.



La part de marché
des prestataires
de services EETS
dans notre pays a
augmenté en 2023.

EETS EN EUROPE

Sur la scène internationale, les instances européennes de perception de péage, à savoir les organismes gouvernementaux chargés des péages, organisent régulièrement des réunions. Elles sont principalement marquées par des discussions sur la réglementation, sur base des mises à jour de statuts émanant de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG Move)

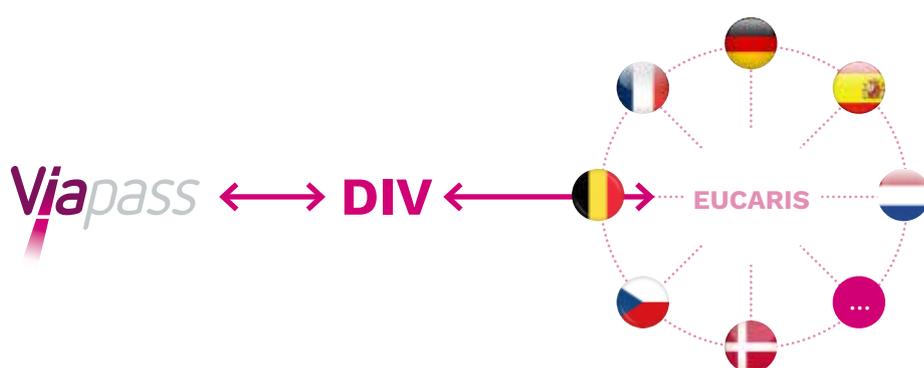
Des réunions se tiennent également dans le cadre de l'EFPP (la EETS Facilitation Platform) – un programme d'échange de réalisations et de développements entre collecteurs de péages, prestataires de services et sous-traitants. Elles ont essentiellement trait à la rémunération équitable que les prestataires de services désirent recevoir pour leurs prestations. Cette plateforme, que fréquente assidument Viapass, vise à aligner et à uniformiser les rémunérations, les tests d'accréditation et les procédures ainsi qu'à aider l'Europe à réussir le déploiement du concept EETS en Europe.

Les discussions portent dès lors sur le principe "un OBU, un contrat, un paiement", tel que le veut l'idéal décrit dans la Directive. Les deux premiers paramètres sont d'ores

et déjà devenus réalité. Il reste par contre beaucoup de travail à accomplir pour parvenir à une seule facture. Cela n'a rien d'étonnant si l'on considère les différents éléments qui constituent une facture-type : tarifs nationaux ou régionaux, péage ou rémunération, TVA ou absence de taxe supplémentaire, sous-traitants qui ne respectent pas toujours les règles du jeu administratives... Un gros travail d'unification demeure encore nécessaire.

La collaboration trans-frontières entre les différents pays en matière de mise en oeuvre pourrait, elle aussi, être améliorée. Les contrevenants doivent non seulement pouvoir être identifiés à l'échelle internationale mais également être contraints de payer leur amende. C'est prévu dans la Directive EETS mais une législation pouvant concrétiser cette exigence pour les amendes administratives n'existe pas encore. Il semble toutefois que nous pourrions franchir les premiers pas en 2024 en ce qui concerne la connexion avec EUCARIS, la plateforme d'échange des données d'identité des détenteurs de véhicules ayant commis une infraction. C'est en soi déjà un pas dans la bonne direction !

La Belgique, acteur EETS chevronné, joue un rôle central sur la scène



Eucaris est un système d'échange global de toutes les données relatives au transport entre toutes les autorités d'enregistrement d'Europe.

internationale. Viapass met par ailleurs son savoir-faire à disposition des nouvelles instances de perception de péage qui désirent mettre en oeuvre un système de prélèvement kilométrique. Une étroite collaboration s'est établie de longue date avec les Pays-Bas pour la création de leur système de prélèvement kilométrique d'ici 2026. Des échanges de connaissances ont également eu lieu avec le Danemark et la région CEA (Collectivité Européenne d'Alsace).

La réunion de l'EFP à Venise



Visite de la délégation néerlandaise

Viapass aide
les percepteurs
de péages
en Europe grâce à
son savoir-faire.





05

LE PRESTATAIRE PRINCIPAL ET LES NOUVELLES PROCÉDURES

PERSPECTIVE

Depuis les tout débuts du prélèvement kilométrique belge, Satellic est le prestataire de services principal dans le cadre du contrat DBFMO. Wim Henssen, conseiller technique et membre Viapass de la première heure, collabore étroitement avec Satellic au suivi des développements afin que les services fournis continuent de s'inscrire de manière optimale dans le cadre des dispositions contractuelles du contrat DBFMO et, par ailleurs, que les OBU fournis aux clients fonctionnent correctement. Par le passé, Satellic a régulièrement procédé à des améliorations logicielles afin de maintenir l'équipement à jour. Désormais, les opérations de mise à jour s'opèrent de manière davantage groupée de façon à en limiter le nombre à quatre par an.

Les procédures nécessaires ont par ailleurs été discutées et définies avec

le prestataire principal afin qu'un ticket de route voie le jour pour pouvoir être utilisé en cas de panne ou de mauvais fonctionnement de l'OBU. A l'heure actuelle, un chauffeur qui rencontre un problème avec son OBU peut demander à son prestataire de services une procédure de dépannage pour le prélèvement kilométrique, d'une durée de trois heures, afin de pouvoir redémarrer l'OBU ou aller chercher un nouvel appareil au point de service. Pour faciliter la tâche des chauffeurs, il a été décidé de développer un système alternatif permettant de créer un ticket de route. Ce système alternatif a non seulement pour effet de réduire le nombre de kilomètres impayés mais également d'effectuer une meilleure surveillance du respect de la réglementation. Autre avantage : il devient possible de réduire le nombre de points de service étant donné que les chauffeurs



devant récupérer d'urgence un boîtier de péage se feront moins nombreux. Cela a également pour effet de réduire le stress, les trajets inutiles, de faire gagner du temps et de générer moins de pollution.

L'application doit être disponible mi- 2025, soit sous forme d'appli mobile, soit sur un site Internet pour permettre aux chauffeurs de pré-réserver un ticket de route. Le logiciel est d'ores et déjà développé et prêt à être déployé. Le programme de tests démarrera en mai 2024. Reste à franchir l'étape de l'agrément juridique se rapportant à cette solution alternative.

En 2025 un ticket de route sera l'alternative lorsqu'un OBU est défectueux.



Pendant ce temps, du côté de la technologie... **Wim Henssen** est un ingénieur technique dans l'âme. Au quotidien. Non seulement dans sa mission de suivi de l'infrastructure technologique du prélèvement kilométrique mais également dans l'antre qu'il s'est aménagée chez lui. Il y assemble de petites installations sympa destinées à la vie en plein air, par exemple une serre ou une piscine pour sa fille. Il essaie également, par le jeu, de transmettre son amour de la technologie à sa fille Elise, par exemple en bricolant une petite voiture robotisée qui, à terme, est destinée à évoluer en pilotage automatique grâce à l'IA.





06

**UN NOUVEL
ÉLAN POUR LA
COMMUNICATION**

CONTACT

En 2023, le service communications a salué le départ à la retraite d'un premier collaborateur Viapass. En mai 2023, Edward Claessens a en effet transmis le flambeau après pratiquement neuf ans de loyaux services chez Viapass.

C'est désormais Stéphanie Fraikin qui maniera le verbe et l'image dans le cadre de ses attributions au sein de la cellule Communications. Depuis le début, Viapass se veut le garant d'une communication ouverte, une ligne de conduite restée inchangée.



Merci Edward Claessens pour toutes ces années consacrées à Viapass et pour la rédaction de ce rapport annuel.

Viapass se veut depuis le début garant d'une communication ouverte.

Tous les utilisateurs et parties concernées peuvent prendre contact avec Viapass via le site Internet www.viapass.be. Ils y trouveront des formulaires pour transmettre des plaintes, des commentaires, des suggestions ou des questions. Viapass peut être contactée en direct – par courriel, téléphone, via les réseaux sociaux ou formulaire de contact Internet.

Son adresse courriel générale : contact@viapass.be.

En 2023, nous avons traité 398 questions différentes via cette mailbox, allant d'informations pratiques au sujet du prélèvement kilométrique jusqu'à des demandes d'éclaircissements ou une possible exemption du prélèvement kilométrique, en passant par des questions émanant de communes, de sociétés du secteur des transports ou de l'industrie du camionnage portant sur diverses statistiques pouvant leur être utiles pour leurs propres études, ou encore des questions concernant le calcul des prix coûtants ou des décisions en cours. Ces questions sont considérées comme des demandes d'informations et non comme des plaintes et obtiennent systématiquement une réponse sous 24 heures (ouvrables).

Cette mailbox Viapass a également vu atterrir des questions ou des contestations concernant des amendes (neuf en 2023). Toutes eurent droit à un suivi en collaboration avec l'autorité verbalisante.

La boîte de messagerie exemptions@viapass.be reçoit quasi exclusivement des demandes d'exemption. La procédure s'avère (parfois) complexe en raison des

différentes catégories européennes de véhicules. Le traitement de ces demandes se fait, dans un délai de deux jours ouvrables, en collaboration avec les Régions qui sont chargées de les inscrire sur la liste des exemptions.

Courant 2023, Viapass a ajouté un formulaire de commentaires sur son site Internet afin d'offrir aux utilisateurs une possibilité supplémentaire de lui faire part de leurs plaintes ou expériences avec leurs prestataires de services. Cela permet à Viapass, le cas échéant, d'intervenir immédiatement en sa qualité d'instance de coordination.

Les années passant, nous avons vu le nombre de questions diminuer et les plaintes disparaître presque totalement. Cela prouve que le prélèvement kilométrique s'est solidement ancré dans le paysage et que les informations figurant sur le site Internet sont pertinentes. Une rénovation du site www.viapass.be est prévue pour 2024 afin de rendre les informations encore plus claires et de réduire encore davantage le nombre de questions. Viapass activera par ailleurs une procédure de contact centralisée unique. Son but ? Non seulement améliorer l'aide apportée à l'utilisateur mais également réduire davantage les délais de traitement des questions.

Viapass est également joignable par téléphone entre 8 h 30 et 16 h 30 (du lundi au vendredi), à l'exception des week-ends et des jours fériés. On dénombre en moyenne deux appels directs à Viapass par jour, ce qui, à nouveau, prouve que toutes les informations sont très claires et directement disponibles. Les questions qui concernent les OBU aboutissent au centre d'appels destiné à cet

effet (environ 300 à 400 par jour). Si ces questions parviennent malgré tout à Viapass, l'utilisateur est invité à s'adresser à son prestataire de services.

C'est ainsi qu'en 2023, 74.714 appels téléphoniques ont été traités par le biais de Satellic, le prestataire principal de services, avec un taux d'évaluation positive de 89,9 % de la part des utilisateurs. Un total de 58.194 courriels ont été réceptionnés. Selon une enquête menée auprès de 6.491 participants, le taux de satisfaction de Satellic se monte à 88,34 %.

En date du 31 janvier 2024, que ce soit pour 2023 ou pour les autres années, le système ne fait état d'aucune plainte non traitée, non résolue ou en souffrance.



Stéphanie Fraikin, la nouvelle conseillère en communication de Viapass, est une professionnelle polyvalente qui coiffe plusieurs casquettes. Elle joue les passerelles entre Viapass et le monde extérieur, se chargeant d'orchestrer communications et actions efficaces. Depuis son plus jeune âge - elle n'avait encore que dix ans, elle se passionne pour la photographie. Son sujet favori : les gens. Auquel elle a désormais ajouté celui des poids lourds.



07

STATISTIQUES

Chaque jour ouvrable, une moyenne de quelque 150 000 poids lourds soumis au prélèvement kilométrique sillonnent les routes de la Flandre, de la Wallonie (la SOFICO) et de Bruxelles. Les données anonymisées de ces camions parviennent à Viapass via les prestataires de service.

La tâche confiée par les autorités à cette association interrégionale consiste à vérifier l'exactitude de toutes les données et des flux financiers. Étant donné que Viapass dispose, grâce au prélèvement kilométrique, d'une multitude de données que l'on ne trouve nulle part ailleurs à l'échelle nationale, il a été décidé d'aller plus loin et de publier des statistiques clés non seulement sur une base annuelle, mais aussi sur une base trimestrielle.

- Les statistiques annuelles reflètent les mesures de base qui sont au coeur du métier de Viapass :
 - prélèvements par région ;
 - prélèvements par mois, ce qui permet de suivre le rythme des recettes ;
 - prélèvements par catégorie de poids ;
 - prélèvements par classe Euro ;
 - top 10 des nationalités des camions circulant sur les routes en Belgique.
- Les statistiques trimestrielles publiées sur le site reprennent les mêmes paramètres sur une base trimestrielle, et ce à la demande de différents acteurs et parties prenantes, qui souhaitent pouvoir suivre les données à plus court terme.

Bien que la tenue et le suivi des données statistiques ne soient pas littéralement décrits dans la mission assignée à Viapass par le législateur, ces données sont devenues incontournables pour de nombreux services d'études et organisations. Il ressort de l'examen des données statistiques de 2023 que les recettes générées par Viapass en 2023 s'élèvent à 888 millions d'euros, soit

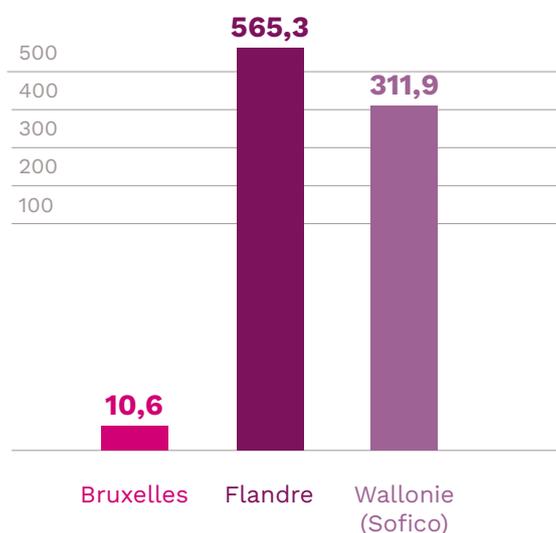
une augmentation de 7 % par rapport aux 829,3 millions de 2022.

Une partie de ces recettes supplémentaires s'explique par l'adaptation des tarifs du prélèvement kilométrique à l'indice des prix à la consommation.

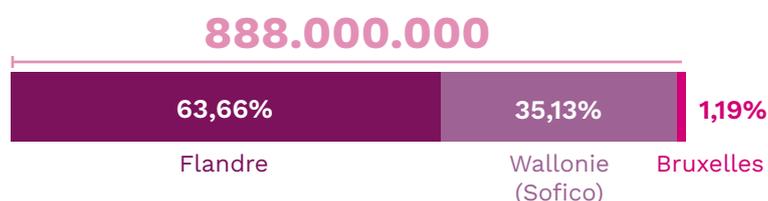
Dans le cadre de l'utilisation des véhicules de transport, le verdissement de la flotte a désormais atteint son plafond de progression. En additionnant les poids lourds Euro 6 et Euro 5, soit les catégories de véhicules les plus écologiques en circulation, on obtient un total de près de 97,2 % des kilomètres parcourus en 2023, une augmentation de 1,4 % par rapport à 2022. La part des camions de gros tonnage reste également stable. La catégorie des +32 tonnes a rapporté 91,4 % des recettes de péage, soit presque identique à 2022.

Prélèvement

Par région

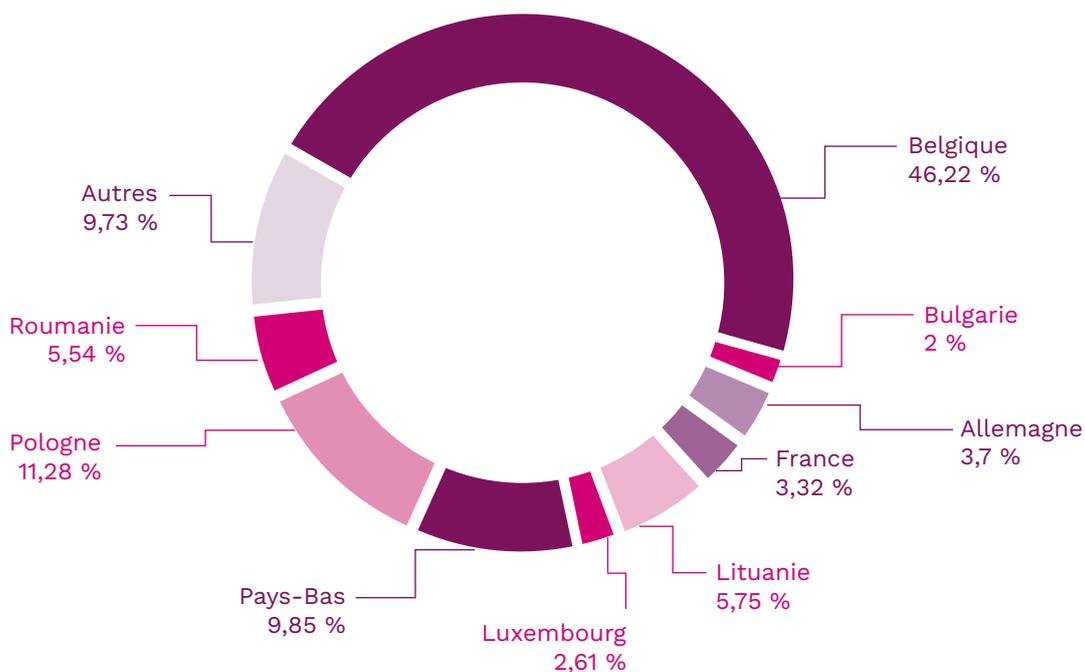


(x 1.000.000 euros)



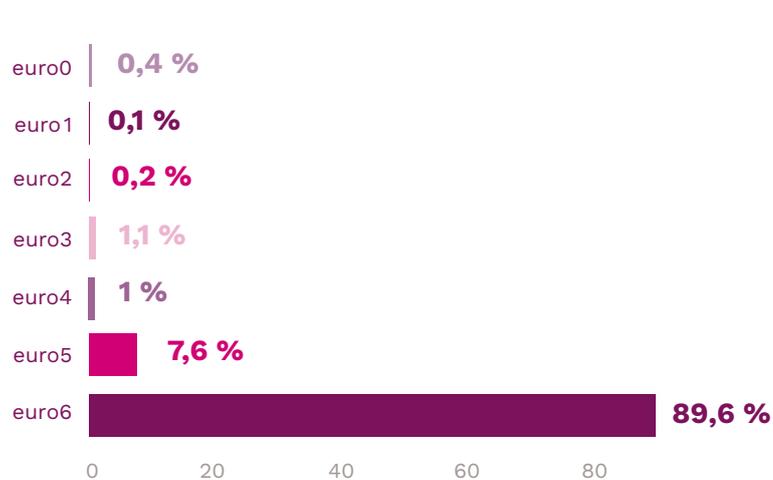
Prélèvement

Par pays d'immatriculation



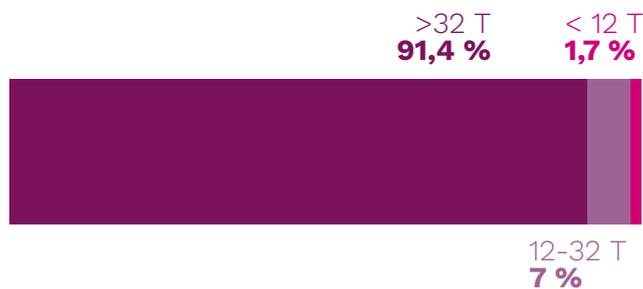
Prélèvement

Par classe euro



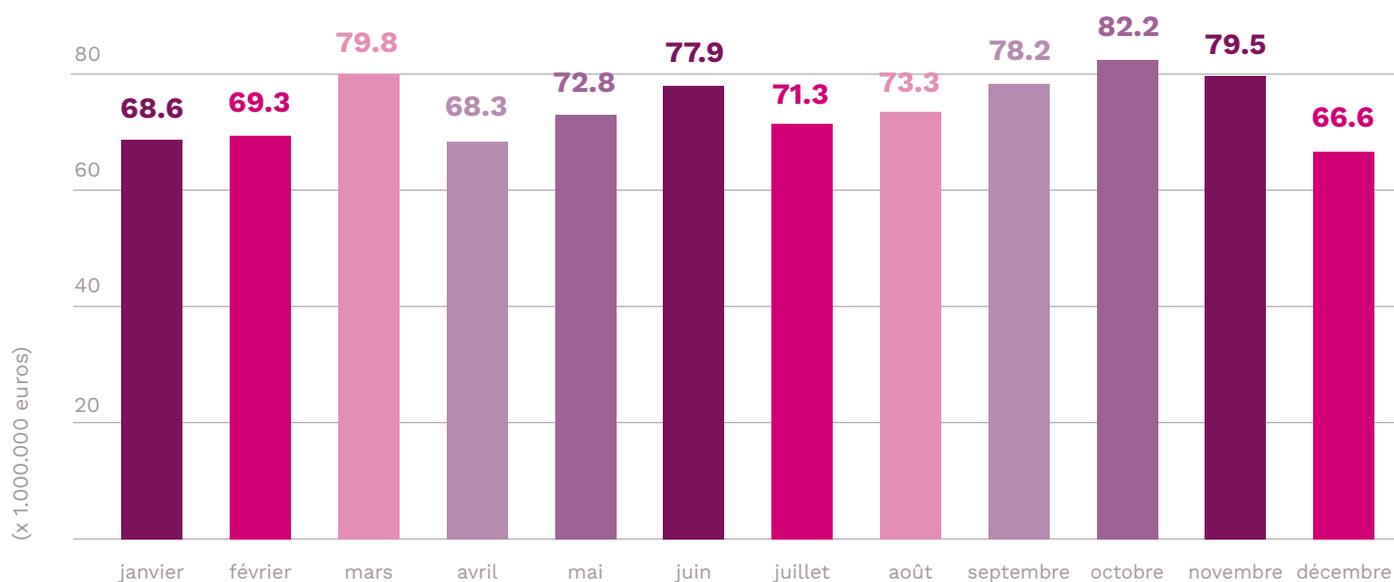
Prélèvement

Par MMA



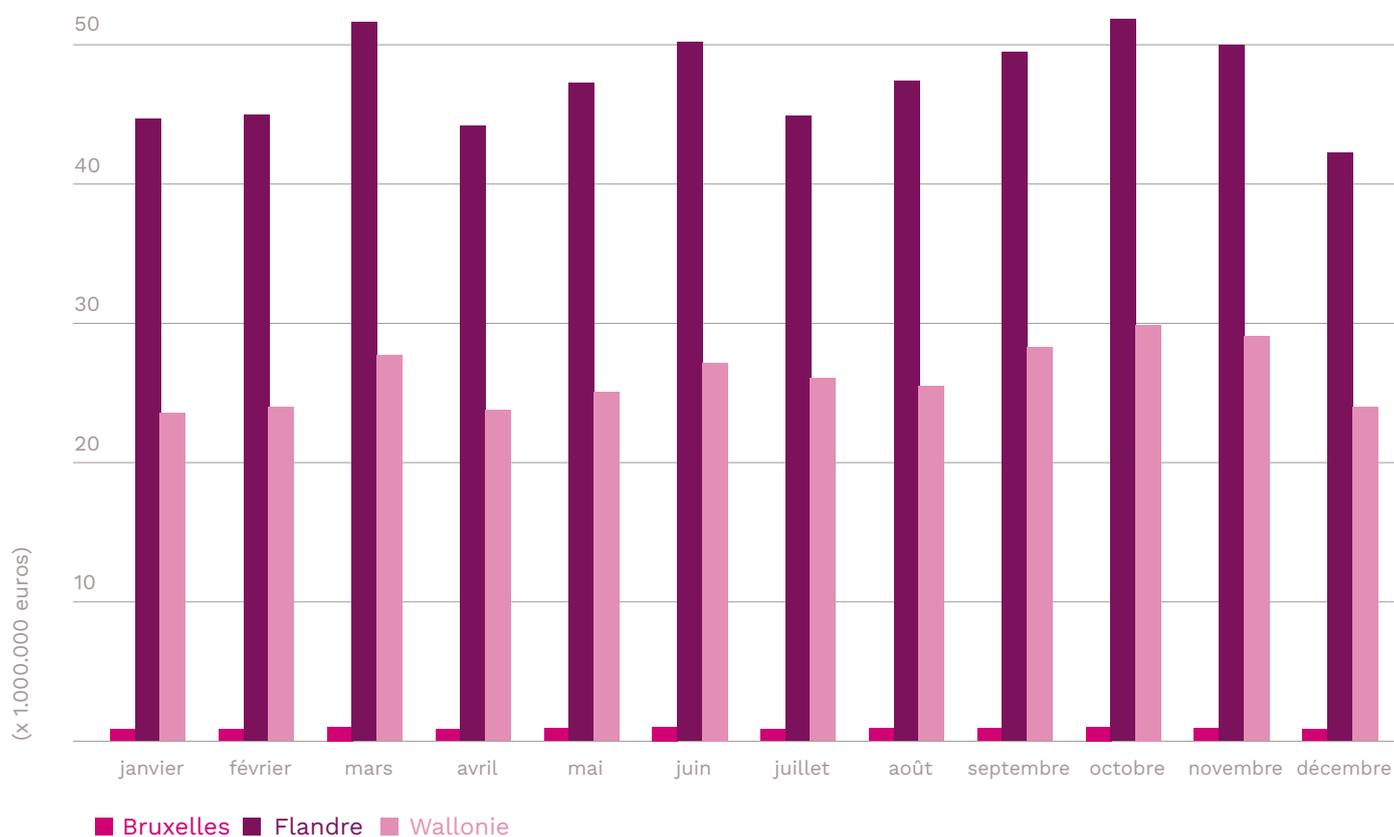
Prélèvement

Par mois



Prélèvement

Par mois et par région

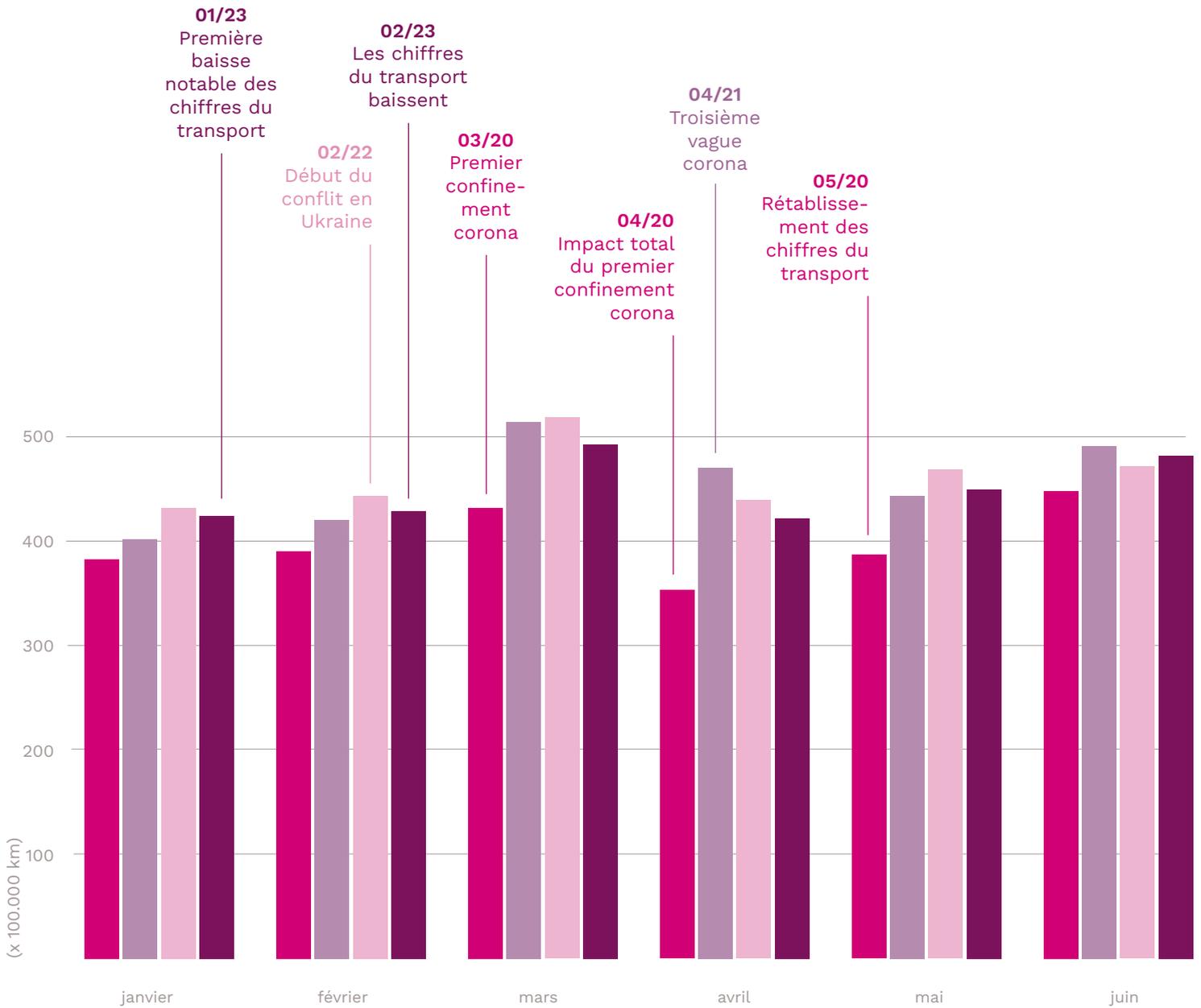




Viapass met, avec plaisir, ses statistiques clés à la disposition des chercheurs et des institutions qui les intègrent dans leurs études.

Nombre de kilomètres

Par mois, par année (2020-2023)









08

**DES PROCESSUS
ORGANISATION-
NELS INTERNES
MATURES**

FONDTATIONS

Lorsque l'ensemble des applications concernant le prélèvement kilométrique sera au point, viendra le temps de rationaliser et d'aligner les processus organisationnels internes. Viapass a engagé un spécialiste externe, Pierre-Yves Tromme, chargé de rendre tous les processus internes conformes aux normes de l'industrie. Le but est d'arriver à une organisation orientée « service », capable d'entretenir les meilleures relations possibles avec les clients et les utilisateurs. Parallèlement, le rôle et les responsabilités des employés sont clairement définis en fonction d'un catalogue de services soigneusement structuré.

Pour ce faire, le cadre de référence choisi fut celui de la norme ITIL4, avec la possibilité de classer les activités selon les normes industrielles internationales. Un gros travail avait déjà été effectué en matière d'IT. Le temps est maintenant venu de baliser également les autres activités. C'est ainsi que voit le jour un environnement au sein duquel tous les processus peuvent être évalués. Ce faisant, la direction de l'organisme dispose d'indications quantifiables lui permettant de mieux gérer l'organisation dans son ensemble et, le cas échéant, d'instaurer de nouveaux processus sans plus devoir recourir à une aide extérieure.

Tous les départements sont passés au crible, un par un, à l'occasion d'entretiens ciblés. Des indicateurs de performances (PI) pertinents sont définis pour tout un chacun. Ils pourront encore être affinés et améliorés par la suite.

Cela a permis, au cours de ces dernières années, d'atteindre un niveau professionnel comparable, de manière standardisée, avec nos homologues internationaux.





Pierre-Yves Tromme, le spécialiste processus de Viapass, continue de mettre son esprit analytique à contribution dans le cadre de ses hobbies. Outre le fait d'écouter et de jouer lui-même de la guitare classique et électrique, il suit des cours d'analyse musicale et d'histoire de la musique à l'académie de Liège. Il aime tout autant l'opéra que le jazz ou le blues.

Pour ses lectures, il se tourne surtout vers des écrivains américains classiques tels que Wharton ou Fitzgerald.

Dans le cadre familial, il apprécie de voyager avec sa femme et sa fille, avec, comme destinations de prédilection, les régions moins connues de Grèce.



Miguel Derriks est le technicien en architecture IT de Viapass. Alors que, dans le cadre de son travail, il est obligé de suivre les chemins logiques rigoureux de l'informatique, il aime explorer des sentiers non battus pendant son temps libre. Lorsque la météo n'est pas trop mauvaise, il enfourche son VTT pour s'éclater sur les petits chemins de terre et de gravier de son voisinage ou du sud de la France.

Quand il fait abstraction de son vélo, il recherche les mêmes sensations en altitude, en escaladant les montagnes. Il suit un cours de guide de montagne afin de pouvoir s'en aller explorer en solo les plus rudes sommets. Accompagné de sa femme et de ses deux filles jumelles, il s'autorise aussi des balades moins exigeantes qui n'en sont pas moins des défis plus qu'honnêtes pour chacun et chacune.







09

**SUIVI
FINANCIER**

LES RECETTES

La Gestion financière qui est du ressort de Thierry Peeters a également pu tirer parti du processus d'automatisation auquel l'équipe BIG s'est livrée. Il lui a en effet permis de mieux assurer le suivi des paiements en cours et d'avoir une meilleure vision des montants devant encore être payés. Ce faisant, aucun cent n'échappe à l'oeil vigilant de Viapass. Il en va de même pour le suivi des véhicules à zéro émission qui sont encore exempts de tarif pour le prélèvement kilométrique pendant la phase initiale.

C'est également le département financier de Viapass qui assure le suivi des transports humanitaires à destination de l'Ukraine et des pays avoisinants, transports qui bénéficient du remboursement du prélèvement kilométrique.

Enfin, le département a encore dû générer des documents et procéder à des vérifications lors de l'arrêt des activités d'Eurotoll. En près de dix ans d'existence, c'était la première fois qu'un prestataire de services mettait un terme à ses activités en Belgique. L'opération a bien entendu nécessité certains contrôles afin de s'assurer que tous les paiements nécessaires étaient effectués et qu'aucun détail n'était négligé.

Thierry Peeters consacre une bonne partie de son temps libre à ses deux petites-filles pour qui il joue les grands-papas gâteau. Lorsque ses petits-enfants ne requièrent pas son attention, ce sont ses vignes qu'il chouchoute avec tout autant d'amour. La récompense qu'il en tire est mise en bouteille et l'occasion de bons moments partagés avec des amis.





Viapass a pour principale mission de contrôler et de coordonner le prélèvement kilométrique pour le compte des trois Régions. Cette tâche suppose également le contrôle du transfert des fonds aux Régions par les prestataires de service.



De leur côté, les Régions doivent indemniser les prestataires de service pour les efforts déployés. Le calcul de ces indemnisations est également effectué par Viapass. Il s'agit de deux opérations blanches dans la mesure

où tous les montants reversés par les percepteurs de péages bénéficient intégralement aux régions.

En 2023, le processus s'est déroulé sans encombre, grâce notamment au bon fonctionnement du hub informatique que les spécialistes de Viapass n'ont eu de cesse d'améliorer. Une deuxième mission importante de l'association interrégionale consiste à certifier les nouveaux prestataires de service et à tester la précision de leurs équipements. De plus en plus, les tests consistent à certifier de nouvelles solutions déployées par des EETS existants. Ces tests sont effectués à prix coûtant et constituent donc, par nature, eux aussi une opération blanche. 2023 a également connu, pour la première fois, la sortie d'un EETS du marché. Eurotoll, reprise par Telepass a en effet mis fin à ses activités de prélèvement kilométrique en Belgique. Viapass a dû veiller à ce que ces activités se terminent en bon ordre et à ce que toutes les obligations soient respectées jusqu'à leur terme.

En outre, le bilan de Viapass présente à nouveau un léger excédent, que Viapass doit à une gestion budgétaire toujours prudente. Cette dernière est révélatrice du bon fonctionnement et de la stabilité de l'entité interrégionale. En un temps relativement court et avec des ressources très limitées, Viapass a mis en place un système fiable et d'envergure dans lequel un petit nombre de spécialistes dirige de nombreux collaborateurs chez les parties prenantes.



Gwen Simon est l'assistante du directeur financier Thierry Peeters à qui elle prête main forte pour la comptabilité. Les voyages sont sa passion. Son passeport en porte clairement les traces. Elle a visité la quasi totalité des pays européens, étudié pendant six mois en Thaïlande et exploré différentes régions d'Afrique et d'Asie. Sans doute ce virus lui a-t-il été inoculé alors que, toute jeune, elle feuilletait les revues illustrées de clichés d'endroits exotiques que vendait le magasin de journaux de sa mère. « J'y ai découvert combien le monde est beau et a bien d'autres choses à offrir que notre seul pays », déclare-t-elle. « On n'a qu'une vie. Il faut en profiter au maximum. »

ACTIFS

| (EN EUR) | Ann. | 2022 | 2023 |
|---|--------------|-----------------|-----------------|
| <i>Actifs immobilisés</i> | | | |
| I. Frais d'établissement | 20 | | |
| II. Immobilisations incorporelles (ann. I, A) | 21 | | |
| III. Immobilisations corporelles (ann. I, B) | 22/27 | 6.499,56 | 3.771,36 |
| A. Terrains et constructions | 22 | | |
| B. Installations, machines et outillage | 23 | | |
| C. Mobilier et matériel roulant | 24 | 4.035,93 | 2.128,94 |
| 240000 Mobilier | 24 | 2.670,71 | 2.670,71 |
| 240009 Amortissements mobilier | 24 | -2.670,71 | -2.670,71 |
| 240200 Matériel informatique | 24 | 58.844,75 | 58.844,75 |
| 240290 Amortis. matériel informatique | 24 | -54,808.82 | -56.715,81 |
| D. Location-financement et droits similaires | 25 | | |
| E. Autres immobilisations corporelles | 26 | 2.463,63 | 1.642,42 |
| 260000 Frais d'aménagements de locaux loués | 26 | 8.212,10 | 8.212,10 |
| 260900 Amort./Frais d'aménag. de locaux loués | 26 | -5.748,47 | -6.569,68 |
| F. Immobilisations en cours et acomptes versés | 27 | | |
| IV. Immobilisations financières (ann. I, C et II) | 28 | - | - |
| 288000 Cautionnements versés en numéraire | 28 | - | - |
| TOTAL ACTIFS IMMOBILISES | 20/28 | 6.499,56 | 3.771,36 |

| (EN EUR) | Ann. | 2022 | 2023 |
|--|--------------|---------------------|---------------------|
| Actifs circulants | | | |
| V. Créances à plus d'un an | 29 | | |
| A. Créances commerciales | 290 | | |
| B. Autres créances | 291 | | |
| VI. Stocks et commandes en cours d'exécution | 3 | | |
| A. Stocks | 30/36 | | |
| B. Commandes en cours d'exécution | 37 | | |
| VII. Créances à un an au plus | 40/41 | 14.881,86 | 173.857,25 |
| A. Créances commerciales | 40 | | |
| B. Autres créances | 41 | | |
| 411200 Compte courant TVA | | 14.584,83 | |
| 411600 TVA à récupérer régularisation | 41 | 297,03 | |
| VIII. Placements de trésorerie (ann. II) | 50/53 | | |
| IX. Valeurs disponibles | 54/58 | 2.103.696,24 | 2.225.788,35 |
| X. Comptes de régularisation | 490/1 | 148,68 | |
| 490000 Charges à reporter | 490/1 | 148,68 | |
| TOTAL ACTIFS CIRCULANTS | 29/58 | 2.118.578,10 | 2.399.645,60 |
| TOTAL DE L'ACTIF | 20/28 | 2.118.726,78 | 2.399.645,60 |

PASSIF

| (EN EUR) | Ann. | 2022 | 2023 |
|--|--------------|---------------------|---------------------|
| Capitaux Propres | | | |
| I. Capital (ann. III) | 10 | 498.000,00 | 498.000,00 |
| A. Capital souscrit | 100 | 498.000,00 | 498.000,00 |
| 100000 Capital souscrit | 100 | 498.000,00 | 498.000,00 |
| II. Primes d'émission | 11 | | |
| III. Plus-values de réévaluation | 12 | | |
| IV. Réserves | 13 | | |
| V. Bénéfice reporté | 140 | 1.260.011,03 | 1.260.011,10 |
| Perte reportée | 141 | | |
| 140000 Bénéfice reporté | 141 | 1.157.690,42 | |
| 149999 Résultat reporté | | 102.320,61 | |
| VI. Subsidés en capital | 15 | | |
| A. Provisions et impôts différés | 16 | | |
| VII. A. Provisions pour risques et charges (ann. IV) | 160/5 | | |
| B. Impôts différés | 168 | -5.748,47 | -6.569,68 |
| TOTAL CAPITAUX PROPRES | 10/15 | 1.758.011,03 | 1.892.429,25 |

| (EN EUR) | Ann. | 2022 | 2023 |
|---|--------------|---------------------|---------------------|
| Dettes | | | |
| VIII. Dettes à plus d'un an (ann. V) | 17 | | |
| A. Dettes financières | 170/4 | | |
| B. Dettes commerciales | 175 | | |
| C. Acomptes reçus sur commandes | 176 | | |
| D. Autres dettes | 178/9 | | |
| <hr/> | | | |
| IX. Dettes à un an au plus (ann. V) | 42/48 | 360.715,75 | 510.987,71 |
| A. Dettes à plus d'un an échéant dans l'année | 42 | | |
| B. Dettes financières | 43 | | |
| C. Dettes commerciales | 44 | 10.460,07 | |
| 1. Fournisseurs | 440/4 | 10.460,07 | |
| 440000 Fournisseurs | 440/4 | | |
| 444000 Factures à recevoir | 440/4 | 10.460,07 | - |
| 2. Effets à payer | 441 | | |
| D. Acomptes reçus sur commandes | 46 | | |
| E. Dettes fiscales, salariales et sociales | 45 | 147.197,24 | 151.719,82 |
| 1. Impôts | 450/3 | 14.243,85 | 4.660,47 |
| 451200 Compte courant admin. TVA. à payer | 450/3 | - | 3.333,56 |
| 451600 TVA due régularisation | 450/3 | 14.243,85 | 1.326,91 |
| 2. Rémunérations et charges sociales | 454/9 | 139.452,95 | 147.059,35 |
| F. Autres dettes | 47/48 | 203.058,44 | 207.548,07 |
| 488299 Réserves trésorerie Régions | 47/48 | 203.058,44 | 207.548,07 |
| <hr/> | | | |
| X. Comptes de régularisation | 492/3 | | |
| 492000 Charges à imputer | 492/3 | | |
| <hr/> | | | |
| TOTAL DETTES | 42/48 | 367.215,31 | 510.987,71 |
| <hr/> | | | |
| TOTAL DU PASSIF | 10/49 | 2.125.226,34 | 2.403.416,96 |

RÉSULTATS

| (EN EUR) | Ann. | 2022 | 2023 |
|--|-------|---------------|---------------|
| I. Produit d'exploitation | | 2.194.770,54 | 2.641.057,58 |
| Chiffre d'affaires | 70 | 30.165,30 | 107.401,28 |
| 705000 Prestations de services | 70 | 30.165,30 | 107.401,28 |
| Autres produits d'exploitation | 71/4 | 2.164.605,24 | 2.533.656,30 |
| 734100 Dotations fonct. Région wallonne | 71/4 | 259.000,00 | 259.000,00 |
| 734101 Prestations SOFICO | 71/4 | 602.000,00 | 602.000,00 |
| 734110 Dotations Région Bruxelles-Capitale | 71/4 | 129.000,00 | 129.000,00 |
| 734120 Dotations fonct. Région flamande | 71/4 | 1.166.000,00 | 1.166.000,00 |
| 741000 Plus-value sur les actifs immobilisés | 71/4 | - | - |
| 749000 Produits d'exploitation divers | 71/4 | - | - |
| 749050 Régularisation taux TVA déduct. achats divers | 71/4 | 297,03 | - |
| 749100 Avantages en nature | 71/4 | 8.308,21 | - |
| 749200 Récupération litige | 71/4 | - | - |
| II. Frais d'exploitation | | -2.089.223,65 | -2.486.368,50 |
| Approvisionnements, marchandises, services et biens divers | 60/61 | -885.411,26 | -1.018.235,66 |
| 610000 Loyers et charges locatives | 60/61 | -107.624,73 | -116.832,10 |
| 612200 Presse, revue de presse et hosting | 60/61 | -11.940,83 | -13.869,59 |
| 612201 Communications autres et honoraires | 60/61 | -64.963,97 | -45.573,39 |
| 612520 Test et développement divers OBU | 60/61 | -10.232,78 | -327,26 |
| 612330 Matériel informatique | 60/61 | -12.087,47 | -2.461,49 |
| 613150 Assurance RC | 60/61 | -1.638,55 | -2.057,00 |
| 613200 Honoraires et EETS | 60/61 | -543.972,81 | -638.083,61 |
| 613217 Honoraires consultance financière | 60/61 | -25.662,56 | - |
| 613260 Jetons de présence | 60/61 | -22.739,30 | -23.279,90 |
| 613270 Honoraires secrétariat social | 60/61 | -6.008,85 | -7.375,04 |
| 613335 Services informatiques, datacenter | 60/61 | -58.860,94 | -93.902,56 |
| 613355 Frais de missions externes | 60/61 | -11.658,50 | -22.704,80 |
| 615100 Frais de formation | 60/61 | -1.356,41 | -4.712,57 |
| 612340 Frais de bureau | 60/61 | -13.003,49 | -24.106,73 |

| (EN EUR) | Ann. | 2022 | 2023 |
|---|-------|---------------|---------------|
| 613250 Publications légales | 60/61 | -280,48 | -718,80 |
| 614050 Communication internet - Presse | 60/61 | -6.287,29 | -5.420,50 |
| 617100 Personnel mis à disposition | 60/61 | -1.661,66 | -16.810,32 |
| Rémunérations, charges sociales et pensions (ann. VI, 2) | 62 | -1.201.818,01 | -1.464.077,73 |
| Amortissements et réductions de valeur sur frais d'établissement, sur immobilisations incorporelles et corporelles | 630 | -1.994,38 | -2.728,20 |
| 630200 Dotations aux amort. / immob. corp. | 630 | -6.938,99 | |
| Réduction de valeur sur stocks, sur commandes en cours d'exécution et sur créances commerciales (dotations -, reprises +) | 631/4 | | |
| Provisions pour risques et charges (dotations -, utilisations et reprises +) | 635/7 | | |
| Autres charges d'exploitation | 640/8 | - | - |
| Charges d'expl. portées à l'actif au titre de frais de restructuration | 649 | - | - |
| III. Bénéfice d'exploitation | 70/64 | 105.546,89 | 154.689,08 |
| Perte d'exploitation | 64/70 | | |
| IV. Produits financiers | 75 | 897,98 | 1.913,18 |
| V. Charges financières | 65 | -3.609,08 | -2.955,21 |
| VI. Bénéfice courant avant impôts | 70/65 | | |
| Perte courante avant impôts | 65/70 | | |
| VII. Produits exceptionnels | 76 | | |
| VIII Charges exceptionnelles | 66 | | |
| IX. Bénéfice de l'exercice avant impôts | 70/66 | 102.835,79 | 153.647,05 |
| Perte de l'exercice avant impôts | 66/70 | | |
| X. bis. Prélèvements sur les impôts différés | 780 | | |
| Transferts aux impôts différés | 680 | | |
| XI. Impôts sur le résultat | 67/77 | -32,24 | - |
| 670010 PM sur Intérêts compte courant | 67/77 | -32,24 | - |
| XII. Bénéfice de l'exercice | 70/67 | 102.803,55 | 153.647,05 |
| Perte de l'exercice | 67/70 | | |

INVESTISSEMENTS

L'intention de l'Europe en introduisant le péage électronique SET (Service européen de Télépéage) était que les recettes du péage soient réinvesties dans les budgets mobilité. En raison d'un réseau routier fortement ramifié et d'un trafic dense sur le territoire belge, les 888 millions d'euros de recettes du prélèvement kilométrique ont rapidement pu être utilisés dans les trois régions du pays.

Vous pouvez lire sur les pages suivantes de quelle façon la Flandre, la Wallonie et Bruxelles ont contribué à une meilleure mobilité dans notre pays grâce aux recettes du prélèvement kilométrique.

Les recettes du
péage retournent aux
budgets de mobilité
des régions.

WALLONIE

En Wallonie, principalement grâce à la redevance kilométrique, la SOFICO continue de financer divers plans d'investissement qui permettent d'assurer aux usagers un réseau (auto)routier offrant sécurité, confort et fluidité. On notera, dans le cadre du « Plan Infrastructures et Mobilité pour Tous 2020-2027 », que la SOFICO prévoit d'injecter sur cette période plus de €1,2 milliard dans des chantiers de réhabilitation et de sécurisation du réseau structurant.

Parmi les nombreux chantiers de l'année 2023, épinglons :

- L'achèvement de la réhabilitation du viaduc de Huccorgne (E42/A15) ;
- Le lancement d'un chantier de réhabilitation et de sécurisation de l'autoroute E411/A4 entre Daussoulx et Thorembais-Saint-Trond ;
- La réalisation d'une réfection des revêtements de l'autoroute E40/A3 de Battice à Welkenraedt ;
- La réalisation d'un chantier de réhabilitation et de sécurisation du Ring de Bruxelles (R0) de Braine-l'Alleud à la Région flamande ;
- La réalisation d'un chantier de réhabilitation de l'autoroute E429/A8 de Frasnes-lez-Anvaing à Tournai ;
- La réalisation d'un chantier de réfection des revêtements et de réparations localisées de béton de l'autoroute E411/A4 de Libramont-Chevigny à Transinne.

Par ailleurs, la redevance kilométrique a également participé au financement de l'entretien du réseau structurant qui a représenté pour cette année 2023 environ €150 millions. Les chantiers de modernisation des aires autoroutières de Bierges et de



E42A15 Huccorgne



R0 - Réhabilitation de Braine-l'Alleud à la région flamande

Wareme ont été achevés cet été. Dans le cadre de ces travaux, 74 places de stationnement supplémentaires à destination des poids lourds ont été aménagées.

Enfin, en cette fin d'année 2023, la modernisation de l'éclairage entamée en novembre 2019 dans le cadre du « Plan Lumières 4.0 » était en voie de finalisation : 98 % des points lumineux au sodium, soit 91.000, étaient remplacés par un éclairage LED, à l'intensité modulable (de manière préprogrammée sur la majorité du réseau et de manière instantanée à certains endroits stratégiques). Tous ces luminaires peuvent aussi désormais être télégerés depuis le centre PEREX qui assure la permanence et l'exploitation du réseau routier structurant wallon.

FLANDRE

En Région flamande, de nombreux projets de mobilité sont financés grâce aux fonds provenant du prélèvement kilométrique. C'est ainsi qu'un budget d'environ 100 millions d'euros a été investi dans l'infrastructure routière, notamment pour les chantiers majeurs suivants :

- Transformation de la N49 en autoroute : la N49, la voie express qui relie Anvers à la côte, date des années 70. Afin de sécuriser davantage cet axe et de fluidifier la circulation, le gouvernement flamand a décidé d'en faire une autoroute. Le tronçon entre Anvers et Zelzate s'est d'ores et déjà mué en autoroute (la E34). La même opération doit intervenir entre Zelzate et Westkapelle. La transformation de la N49 en autoroute ne s'effectue pas d'un seul tenant mais est subdivisée en plusieurs projets.

Rénovation du bâtiment technique du tunnel de Zelzate (vision future)



- Écrans acoustiques le long de la N44 à Aalter : de concert avec l'administration locale d'Aalter, la Région flamande investit dans quelque 3,2 km d'écrans anti-bruit installés le long de la chaussée de Knokke (N44). Les écrans acoustiques atteindront une hauteur de 3 à 6 mètres, selon les besoins de chaque endroit. Ces écrans permettront de diminuer la pollution sonore dans les quartiers avoisinants, ce qui améliorera la qualité de vie dans les zones concernées.
- Rénovation totale du tunnel de Beveren : il est urgent de renouveler la structure ainsi que les éléments techniques du tunnel de Beveren. Voilà pourquoi une rénovation de l'ensemble du tunnel a été entreprise. D'une part, des travaux structurels de rénovation sont effectués. Le tunnel de Beveren est par exemple doté d'un revêtement entièrement neuf. D'autre part, un renouvellement des éléments techniques du tunnel est planifié. Le tunnel héritera d'un éclairage LED qui améliorera la visibilité et la sécurité. Le revêtement ignifuge de la chaussée sera rénové. Il sera par ailleurs procédé à plusieurs autres adaptations qui concerneront notamment le système de ventilation et les voies de secours. De même, la physionomie du tunnel à chaque extrémité aura droit à une modernisation en profondeur.

Grâce à cette rénovation totale, le tunnel de Beveren sera fin prêt pour relever les défis climatiques et énergétiques qui se profilent à l'horizon. Une installation d'épuration des eaux permet d'évacuer,

Rénovation totale du tunnel de Beveren (vision future)



après filtration, les eaux de surface pompées, de quoi garder le tunnel au sec et s'aligner sur les normes de rejet en vigueur en Flandre. Un parc solaire sera également érigé dans un espace vert aménagé sur le versant de la construction, comportant 750 panneaux solaires assurant la moitié de la capacité énergétique du tunnel.

- Rénovation du bâtiment technique du tunnel de Zelzate : l'Agence flamande des routes et de la circulation (AWV – Agentschap Wegen en Verkeer) procèdera à la rénovation du bâtiment de service du tunnel de Zelzate. Ce bâtiment, qui héberge les installations techniques, a besoin d'une cure de jouvence : le revêtement de façade s'est détaché et les alentours du bâtiment ont eux aussi besoin d'une remise à neuf. La rénovation modifiera totalement l'apparence du bâtiment : le revêtement de façade sera entièrement remplacé. La nouvelle façade consistera en panneaux-sandwich en métal de différentes couleurs allant du noir au bleu métallique. L'aspect distinctif auquel sont habitués les nombreux automobilistes qui empruntent chaque jour le tunnel s'en trouvera donc foncièrement modifié. La cage d'escalier sera elle aussi rénovée tandis que l'enceinte et le revêtement du terrain feront également l'objet de travaux. Des interventions seront par ailleurs opérées à l'intérieur du bâtiment, notamment pour la sécurité incendie.
- La rénovation de plusieurs tunnels : outre la rénovation de celui de Beveren et de celui de Zelzate, des ressources sont mobilisées afin de procéder à la rénovation architecturale et électromécanique de plusieurs autres tunnels, notamment les tunnels Léonard et des Quatre-Bras, les tunnels Kennedy, Craeybeckx et Tjisman.



BRUXELLES

La quote-part de Bruxelles dans le prélèvement kilométrique est relativement limitée étant donné que la Région de Bruxelles-Capitale a choisi d'éloigner le plus possible le transport routier lourd de la zone intra-urbaine.

Les 10,1 millions d'euros du prélèvement kilométrique destinés à Bruxelles ont été injectés dans les budgets de mobilité, avec pour finalité le réaménagement d'axes majeurs de circulation (tels que le boulevard Reyers), l'assainissement des ouvrages d'art (notamment les différents tunnels qui constituent des voies d'accès à la capitale) et la fluidité des transports en commun.

Editeur responsable
Johan Schoups,
Administrateur général de Viapass

Compilation, photographie & création
Stéphanie Fraikin,
Responsable communication Viapass

Rédacteur
Edward Claessens

Viapass
rue De Koninck 40, bte 19
1080 Bruxelles
contact@viapass.be

www.viapass.be

